

Tuto Macif Centre de Voile : le contrôle moteur

Julien Corcier (formateur MCV) : Bonjour à tous et bienvenue sur ce tuto prévention Macif.

Nous allons voir aujourd'hui comment contrôler un moteur inboard avant la saison.

Donc, la première des choses, ça va être de vérifier que le moteur est prêt à fonctionner.

Sur le côté du moteur, il y a une prise d'eau de mer et il va falloir vérifier que la vanne soit bien ouverte et il va falloir que la batterie soit enclenchée.

De ce côté-là, il y a des coupes-circuits et donc il va falloir vérifier que tout soit en état de fonctionnement.

Ensuite, sur le moteur en lui-même, on va avoir plusieurs niveaux à faire. Le premier niveau, c'est le niveau d'huile moteur. Un petit peu comme sur une voiture. On a une jauge, généralement jaune, qu'il va falloir tirer avec deux repères et vérifier le niveau d'huile.

Donc là, on voit le repère inférieur, le repère supérieur et mon niveau d'huile. J'ai à peu près la moitié de l'huile disponible.

Le moteur est prêt à fonctionner.

Le second niveau à contrôler, c'est le niveau de liquide de refroidissement, puisque ce moteur est refroidi par un liquide de refroidissement qui lui-même est refroidi par l'eau de mer.

Ici se trouve l'échangeur dans lequel se trouve le liquide de refroidissement.

J'ouvre le bouchon et si je trempe mon doigt, je dois sentir tout de suite le liquide de refroidissement présent à bord.

Ça dépend un petit peu des moteurs. Certains, comme celui-là, sont directement avec un échangeur. Ou alors, il peut y avoir un petit bocal, un vase d'expansion dans lequel on a un trait supérieur et un trait inférieur. Un petit peu comme votre voiture.

Et là le liquide de refroidissement doit se trouver entre ces deux jauges.

Le troisième niveau que nous allons voir maintenant, c'est le niveau d'huile d'inverseur. Et sur tous les moteurs, elle se situe à l'arrière du moteur directement sur l'inverseur. Et c'est une jauge à deux traits, limite haute, limite basse. Et il faut que le niveau d'huile soit entre les deux.

Le dernier point de contrôle va être la tension de la courroie d'alternateur.

Cette courroie entraîne, comme son nom l'indique, l'alternateur et la pompe à eau.

L'idée c'est que tout soit bien entraîné et pour cela, on doit avoir une tension minimum, une tension maximum.

Tension maximum, c'est que je ne dois pouvoir faire qu'un quart de tour. Si je peux aller au-delà, c'est que généralement, ma courroie n'est pas assez tendue.

Et à ce moment-là, je vais devoir, grâce à cette vis, écarter légèrement l'alternateur de façon à retendre la courroie.

Et si je n'arrive pas à faire ce quart de tour, c'est que ma courroie est trop tendue. A ce moment-là, je vais dévisser pour rapprocher l'alternateur.

Nous venons de voir tous les points de contrôle nécessaires avant de partir en mer.

N'hésitez pas à vous abonner pour de prochaines vidéos.